Mercedes-Benz

Die Technik der Omnibus-Baureihe O 303





Ausgereifte Technik als sicheres Fundament der Baureihe O 303.

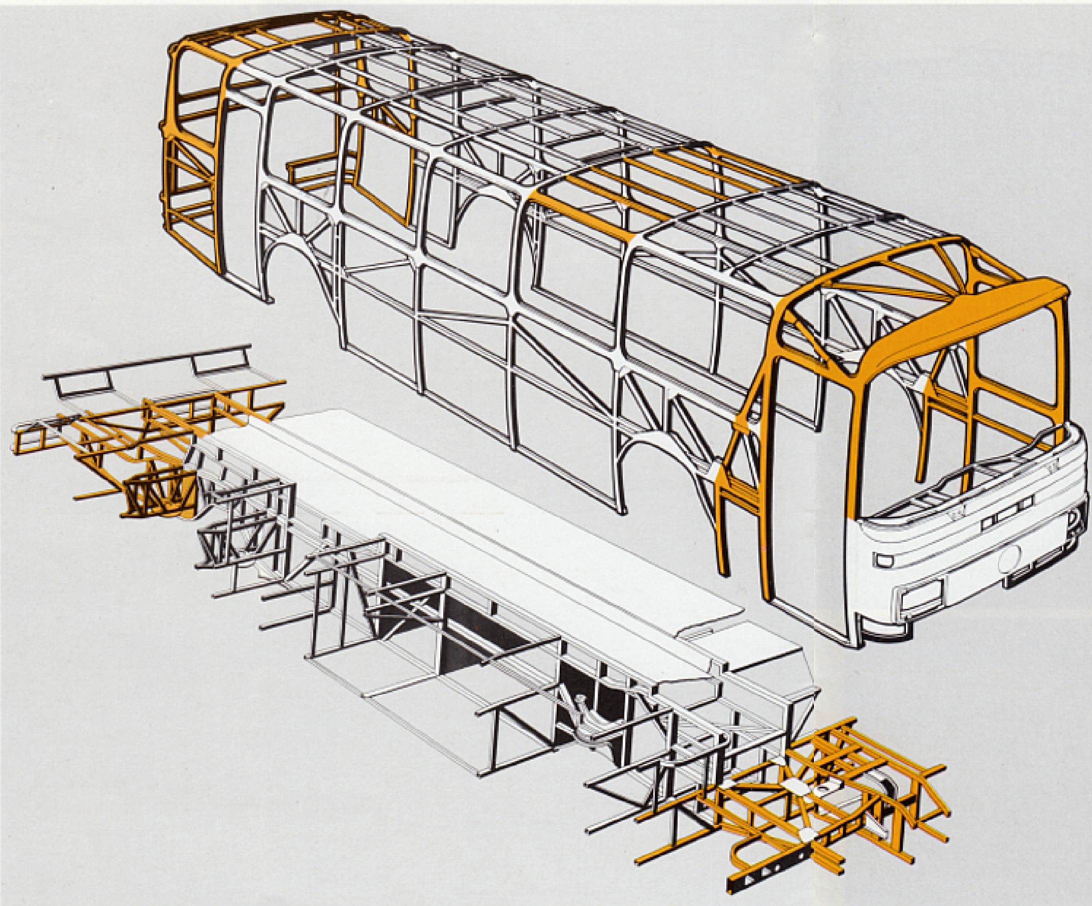
Das technische Konzept einer Omnibus-Baureihe, das einen wertbeständigen Omnibus über Jahre garantieren soll, kann nicht von konstruktiven Höhenflügen abhängen. Vielmehr bedarf es intensiver und umfassender Anstrengungen. Es gehört ein großer Aufwand an Forschung und Entwicklung dazu, bis das Ergebnis das Prädikat „technisch ausgereift" verdient. Nicht anders verhält es sich beim O 303.
Der O 302 war mit 30000 verkauften Omnibuseinheiten weltweit erfolgreich. Als technische Nachfolgegeneration wurde die Baureihe O 303 konsequent weiterentwickelt. Bis jetzt wurden schon über 18000 Einheiten gebaut, und es werden noch viele folgen.
Auf der einen Seite bestätigt dieser Erfolg das richtige Konzept der Baureihe O 303. Andererseits ergibt sich für uns daraus aber auch die Verpflichtung, Gutes und Bewährtes noch weiter zu verbessern.
Das Ergebnis ist ein komplexes Bündel an Modellpflege-Maßnahmen für Funktion, Ausstattung und Optik. Zum Beispiel wurde die Frontpartie im Innenraum völlig neu gestaltet: mit einer übersichtlichen Instrumententafel, einem platzsparenden Kühlschrank, praktischen Ablagen und einem Beifahrerplatz mit viel Beinfreiheit. Die Bedienungselemente wie z. B. Heizung und Lüftung wurden zu Funktionsgruppen zusammengefaßt und sind vom Fahrer ohne Veränderung der Sitzposition einfach zu erreichen.
Innen wie außen kennzeichnen klare harmonische Linienführungen und funktionsgerechte Gestaltungselemente das neue Gesicht des O 303.
Blickfang der neu gestalteten Frontpartie ist die dreiteilige Kunststoffblende in silberfarbenem Material.
Die neuen, verbesserten Scheinwerfer erreichen Lichtwerte wie bei unseren S-Klasse-Pkw.

Heute deckt der O 303 mit seinem differenzierten Angebot an Baumustern alle Bereiche des Omnibusverkehrs ab. Auch Ihrer Entscheidung kommt die unerreichte Gesamtwirtschaftlichkeit und Reife der Baureihe O 303 zugute. In der Praxis heißt das: günstiger Verbrauch durch richtige Motorisierung mit leistungsstarken und langlebigen 6- oder 8-Zylinder-V-Motoren. Die Leistungspalette reicht von 159 über 206 bis 243 kW (216, 280, 330 PS).
Der 8-Zylinder-Motor ist für die Typen O 303 RHS und RHD mit Turboauflader lieferbar.
Lange Lebensdauer durch intensiven Korrosionsdauerschutz, den es nur für Mercedes-Omnibusse gibt: mit Fahrgestell-Ausschäumung, sendzimirverzinkten Blechen, PVC-Unterbodenschutz, Strukturlacken, Dickschichtfüller, um nur einige Vorzüge zu nennen.
Das Mercedes-Benz Kundendienstnetz umfaßt weltweit über 5000 gut ausgerüstete Service-Stationen, davon mehr als 1200 in der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin. In allen großen Städten wurden Omnibus-Spezialwerkstätten eingerichtet.
Mehr Wirtschaftlichkeit durch ausgereifte Technik und Betreuung – das ist Ihr Nutzen bei Mercedes-Benz O 303 Omnibussen.



Das Konzept der Verbundbauweise garantiert hohe Stabilität.

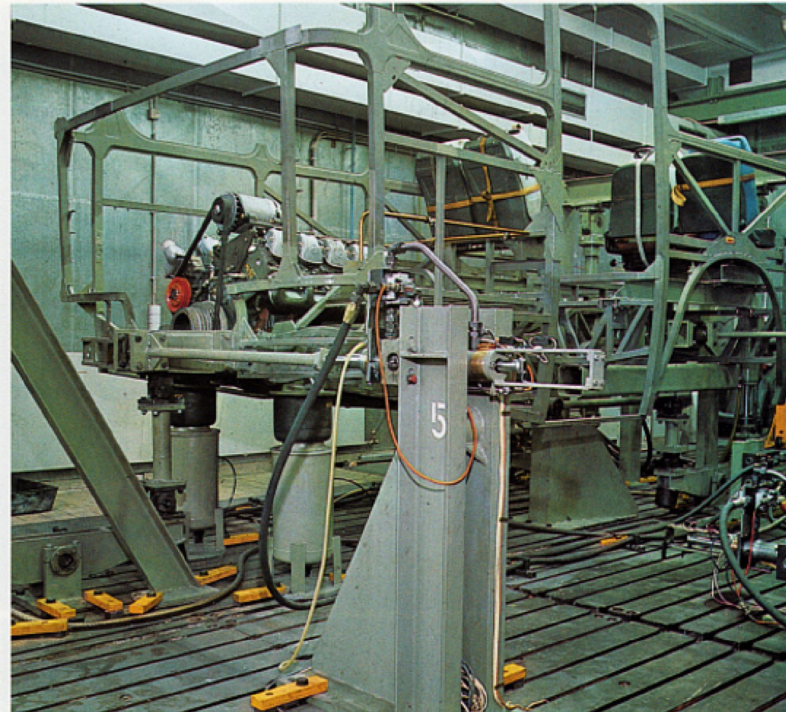
Bevor bei Daimler-Benz ein Omnibus in Serie geht, muß er sich bewährt haben. Das trifft für die Gesamtkonzeption wie auch für die Details zu.
In der Entwicklung wird jedes Teil bis zur Zerreißprobe geprüft und getestet. Die Festigkeit von Material und Konstruktion wird mit Hilfe von Computerprogrammen bestimmt. Auf einer elektronisch gesteuerten Hydropulsanlage wird u. a. die richtige Motorlagerung getestet. Fremdteile werden erst dann eingebaut, wenn sie unseren Qualitätsansprüchen genügen. Schlechtweg-Tests simulieren wir auf Prüfständen mit dem Computer, ohne störende Einflüsse von Nacht, Jahreszeiten oder Wetter – so lange, bis wir sicher sind, daß der Omnibus auch den härtesten Einsatzbedingungen zuverlässig gewachsen ist. Danach folgt die Prüfung im praktischen Fahrbetrieb. Reifenschlitzversuche bei Tempo 100 km/h beweisen, daß der O 303 auch bei diesem Tempo noch sicher in der Spur bleibt. So bleibt nichts dem Zufall überlassen.
Im Hinblick auf die hohe Verantwortung des Omnibusunternehmers für seine Fahrgäste wurde ein ausgereiftes System passiver Sicherheit für den Karosseriekörper entwickelt; mit einer Vielzahl qualitativ hochwertiger Bauteile und aufeinander abgestimmter Einzelmaßnahmen. An den Front- und Heckpartien ist der Unterbau als Sicherheitszone ausgelegt, um bei Auffahrunfällen energieverzehrend zu wirken. Gegen Kräfteeinwirkung von oben und von der Seite versteifen Überrollbügelkonstruktionen das Aufbaugerippe zusätzlich im Bereich des Vorbaus und der Heckpartie. Mehrere Dachlängsholme und zusätzlich gesicktes Beplankungsblech der Dachhaut bewirken eine hohe Steifigkeit über die gesamte Länge des Fahrzeugs.

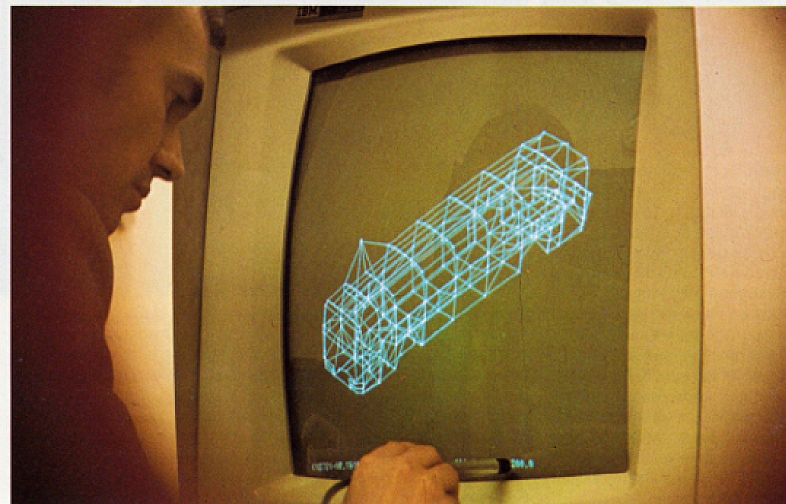




Den Unterbau bildet ein Gitterträgerrahmen mit Vierkantrohren, Längs- und Querträgern, verstärkt durch Diagonalen und Stegbleche. Schon der Unterbau bildet eine Einheit in sich und ist als Fahrgestell fahrbar. Verbunden mit dem Gitterträgerrahmen bildet die Rohrkonstruktion des Aufbaus einen verwindungssteifen Karosseriekörper.

Beim O 303 wurde der Verbundbauweise der Vorzug gegeben, weil 20 Jahre Einsatzerfahrung in vielen Ländern bestätigt haben, daß sich diese Bauweise besonders gut eignet. Alle Anforderungen an hohe Sicherheit, Stabilität und Lebensdauer werden voll erfüllt.





Für Fahrer und Beifahrer ein perfekter Arbeitsplatz.

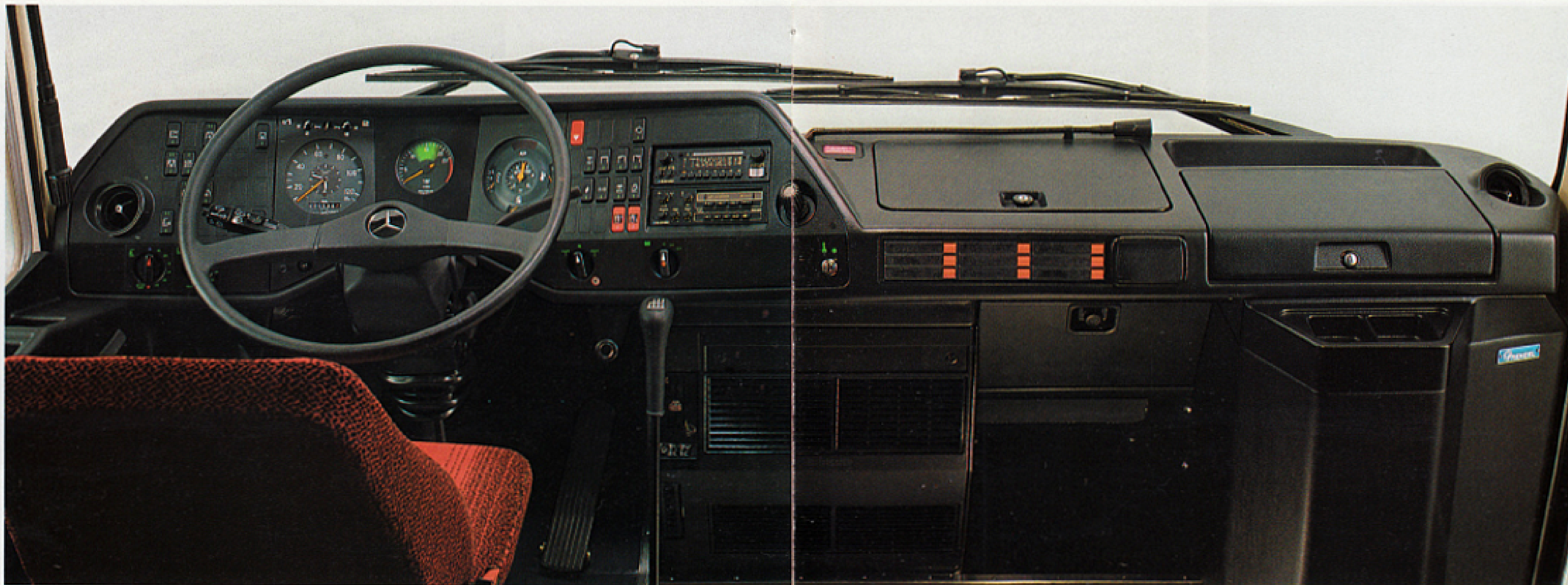
Für den „hervorragend gut gestalteten Fahrerplatz im O 303 RHH" erhielt Daimler-Benz den Bundespreis „Gute Form" 1976–77.
Diese Anerkennung hat uns aber nicht von dem Ziel abgelenkt, noch mehr Sicherheit, Entlastung und Entspannung für Fahrer und Beifahrer zu schaffen. Eine völlig neu gestaltete Frontpartie im Innenraum – von



der Instrumententafel mit neuen Bedienungseinrichtungen bis zum optimierten Beifahrerplatz – ist das Ergebnis.
Dieses Höchstmaß an Bedienungserleichterung und Übersicht erlaubt dem Fahrer volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen.



Beste Sicht nach allen Seiten – bis unmittelbar vor das Fahrzeug – ist durch die tief heruntergezogene Windschutzscheibe gewährleistet. Bei den Typen KHP, RHS und RHD ist sie serienmäßig einteilig. Für die anderen Varianten ist sie als Sonderausstattung lieferbar.
In der funktionsgerecht und übersichtlich gestalteten Armaturentafel sind Bedien-, Kontroll- und Funktionselemente zu Gruppen zusammengefaßt. Sie liegen im direkten Blickfeld des Fahrers und sind leicht zu erreichen.

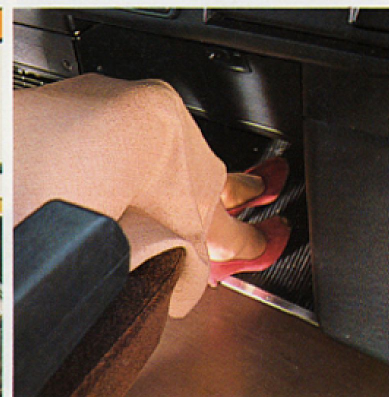






Die neuen Wippschalter auf der Instrumententafel sind besonders bedienungsfreundlich. Sie haben alle eine grundbeleuchtete klare Symbolik und in eingeschaltetem Zustand eine Funktionsbeleuchtung.
Alle Bedienungselemente der Heizung sind auf der linken Seite des Armaturenbrettes zusammengefaßt.
Bei der automatischen Heizungsregulierung (Sonderausstattung) wurden die Sollwertsteller nach links in die Instrumententafel integriert.
Das Radio liegt in Griffnähe, und die Kassettenanlage (auf Wunsch) ist problemlos zu bedienen. Ein Kassettenbehälter zur Aufnahme von neun Bändern gehört dazu.
Der Start des Motors erfolgt über das Zündschloß an der Lenksäule. Der Federspeicherbremshebel wurde griffgünstig angeordnet.
Die Belüftung erfolgt über zwei verstellbare Düsen oberhalb des Fahrer- und Beifahrerplatzes.





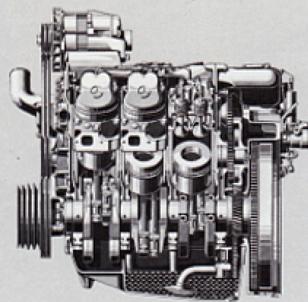
Durch den Staudrucklufteintritt oberhalb der Windschutzscheibe gelangt reine, staubfreie Luft in den Fahrgastraum. Die Reisebustypen sind serienmäßig mit einem Zusatzgebläse ausgestattet, das auch für alle anderen Bauarten als Sonderausstattung geliefert werden kann. Eine große gepolsterte und verstellbare Sonnenblende beim Fahrer an der Windschutzscheibe (bei Fernreisebus Springrollo) und Vorhang hinter dem Fahrerplatz gehören zur Serienausstattung.
Die Fußraumbeheizung am Fahrerplatz ist regulierbar. Die Frontscheibenentfrostung erfolgt über vier Ausströmdüsen. Zusätzlich hält je eine Düse das Fahrerfenster und die vorderen Türscheiben beschlagfrei.
Ein in Höhe und Neigung verstellbares Lenkrad ist auf Wunsch lieferbar.
Der Fahrersitz ist anatomisch richtig geformt, gefedert und hydraulisch gedämpft. Er garantiert höchsten Sitzkomfort und ist in Höhe, Längsrichtung,



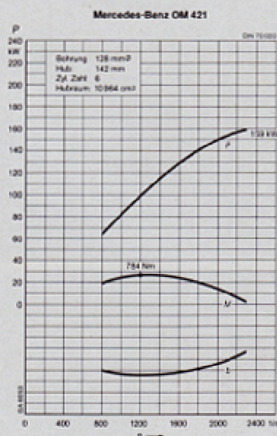
Neigung und Federhärte verstellbar. (Auf Wunsch auch drehbar.) Deshalb läßt sich die Sitzposition ideal der Körpergröße und dem Körpergewicht anpassen.
Über dem Fahrerplatz gibt es eine separate Gepäckablage. Serienmäßig sind zwei verschließbare Ablagefächer im „Cockpit" vorgesehen. Für den Fahrer in der Mitte und für den Beifahrer rechts außen.
Neue zusätzliche Ablagemulden für den Fahrer liegen unterhalb des Fahrerfensters.
Auf Sonderwunsch kann eine Fahrertür mit oder ohne Kleiderschrank und elektrischen Fensterheber geliefert werden.
Der Schalthebel wurde jetzt mit dem griffgünstigen umschäumten Pkw-Schaltknauf ausgestattet.
Die neu gestaltete Innenfront erlaubt erstklassige Bewegungsfreiheit für den Beifahrer. Das gilt auch dann, wenn zusätzlich ein Kühlschrank eingebaut wird. Durch den platzsparenden Einbau einer Kühltruhe, die Normalausführung nimmt 59 Dosen, die Großraumausführung 118 Dosen auf, werden drei zusätzliche Ablagefächer auf dem Armaturenbrett geschaffen.

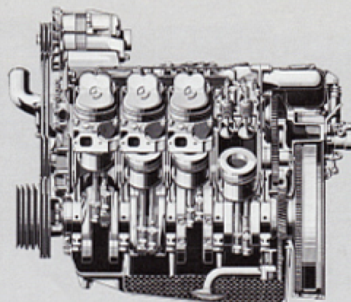
Verbrauchsgünstige, leistungsstarke, langlebige und umweltfreundliche Dieselmotoren mit Direkteinspritzung.

Der Einsatz von Mercedes-Benz Motoren in vielen Fabrikaten unserer Wettbewerber ist der beste Beweis für ihre Leistung, Wirtschaftlichkeit und lange Lebensdauer.
Die V-Motoren aus eigener Fertigung und Entwicklung haben sich millionenfach bewährt. Die technische Perfektion der Großserienfertigung hat dabei neue Maßstäbe gesetzt.
Das V-Motoren-Baukastensystem von Mercedes-Benz umfaßt Omnibus-Motoren von 159, 206 und 243 kW (216, 280, 330 PS). Die wichtigsten Teile sind bei allen Triebwerken gleich: Zylinderköpfe, Dichtungen, Ventile, Kolben. Und nicht nur das V-Motoren-Baukastensystem bewährte sich bisher bestens. Das Mercedes-Benz Direkteinspritzsystem bringt optimale Kraftstoffverbrennung, günstigen Kraftstoffverbrauch, gutes Kaltstartverhalten, ruhigen Motorlauf und geringe Schadstoffemission. Neben dem thermisch problemlosen Mercedes-Benz Verbrennungsverfahren sorgt die Wasserkühlung für eine hohe Belastbarkeit der Motoren.
Die wassergekühlten V-Motoren für Omnibusse sind kurz und kompakt gebaut. Neben dem kleinen Bauvolumen wurde bei der Konstruktion besonderer Wert auf geringes Gewicht, Langlebigkeit und niedrigen Wartungsaufwand gelegt. Gleichzeitig wurde der Baureihengedanke im Interesse der rationellen Ersatzteilhaltung konsequent verwirklicht.
Die Zylinderbohrung bei diesen Motoren hat 128 mm Durchmesser, der Kolbenhub beträgt 142 mm. Durch diesen großen Hubraum werden hohe Drehmomentwerte erreicht. Das maximale Drehmoment ist schon in den unteren Drehzahlbereichen verfügbar, das bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch.
Gutes Kaltstartverhalten war schon immer ein Vorteil des Daimler-Benz Einspritzverfahrens. Darum ist kein Startpilot nötig. Die maximale Drehzahl von nur 2300/min bewirkt die schon sprichwörtliche lange Lebensdauer unserer Motoren.
Die größeren Nennleistungen unserer neuen Motoren werden also nicht über erhöhte Drehzahlen erreicht, sondern über den großen Hubraum erbracht.
Die Dauerhaltbarkeit wie auch ein optimales Drehmomentverhalten werden durch nasse Zylinderlaufbuchsen aus hochwertigem Schleuderguß, Ringträgerkolben, molybdänüberspritzte Kolbenringe und ölangespritzte Kolben verbessert. Auch die Nockenwelle mit integriertem Spritzversteller und das durch eine Einspritzung verbesserte Verbrennungsverfahren sind hier zu nennen.
Speziell für die Ladermotoren wurde eine präzise Abstimmung der Ladergruppe durchgeführt.
Fazit: Mit diesem konstruktiven „Unterbau" ist immer das beste Drehmoment verfügbar. Eine Motorcharakteristik, die sich neben der guten Zugkraft „von unten heraus" durch große Laufruhe und noch sehr geringen Kraftstoffverbrauch auszeichnet.
Durch präzise Lagerung, richtige Luftansaugung und Kühlung sowie eine gut durchdachte Abgasanlage sind bei Mercedes-Omnibussen optimale Einbauverhältnisse geschaffen.
Für jeden Einsatz steht das richtige Antriebsaggregat zur Verfügung. Neben den Saugmotoren auch ein Ladermotor, der OM 422 A. Für den Ladermotor sprechen sehr gute Verbrauchswerte im Fernreiseeinsatz. Bei Paßfahrten entsteht kein Leistungsverlust.
Der Nutzen: Ungewöhnlich hohe Laufleistungen von durchschnittlich 500 000 km; dabei ein hohes Leistungsangebot bis über 15 kW/t (20 PS/t) als Basis für große Reisedurchschnittsgeschwindigkeiten und erhöhte Sicherheit bei Überholvorgängen und Bergfahrten. Wenig Ausfallzeiten durch geringe

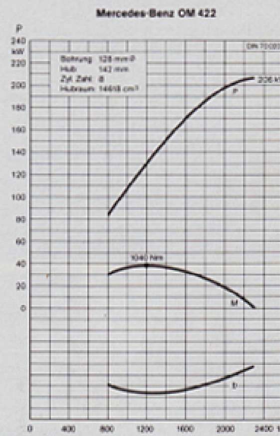


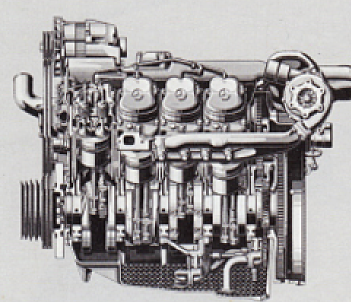
Mercedes-Benz OM 421



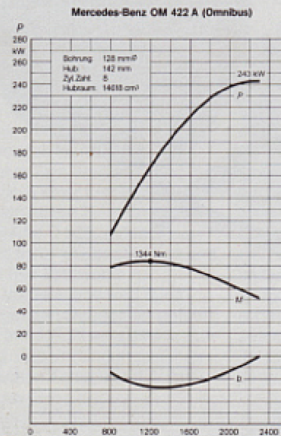


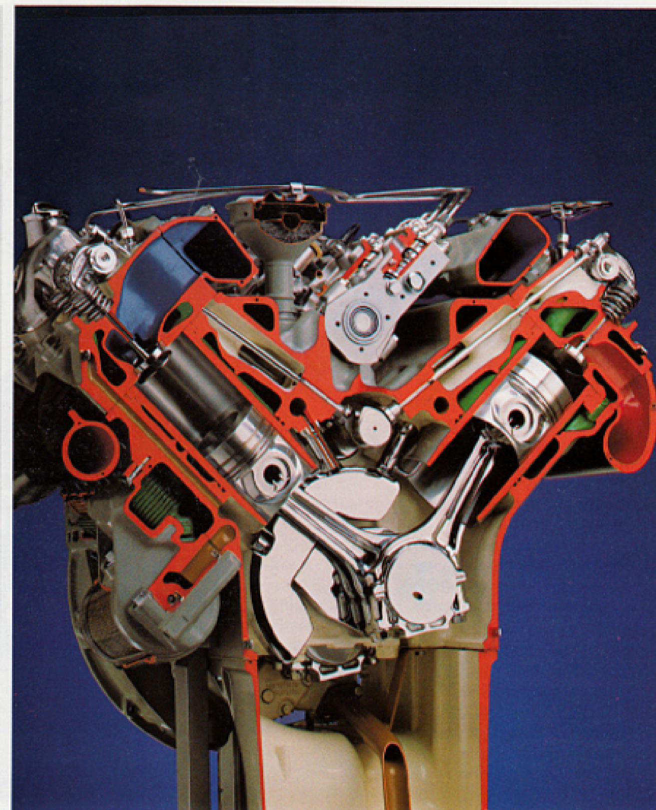
Mercedes-Benz OM 422

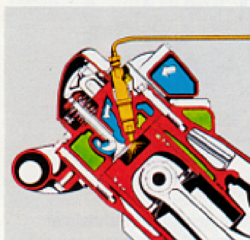


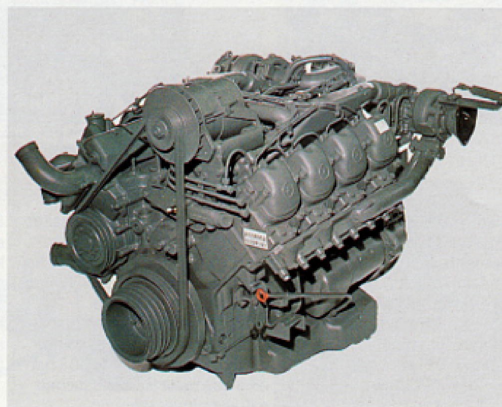


Mercedes-Benz OM 422 A (Omnibus)







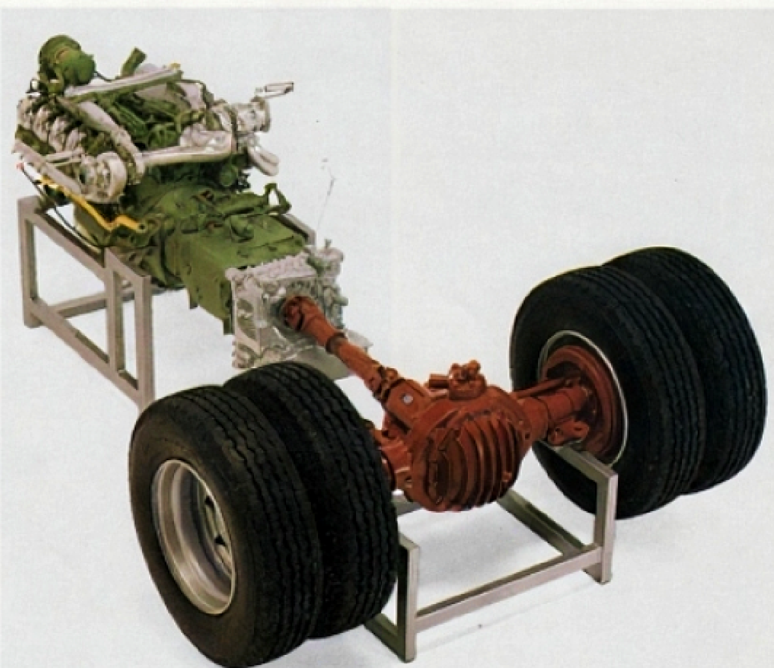


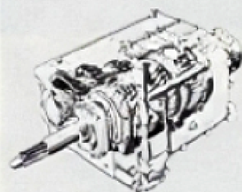
Reparaturanfälligkeit gewährleisten wirtschaftliche Einsätze ebenso wie einen hohen Gebrauchswert auf Jahre hinaus.

Optimale Leistungsübertragung.

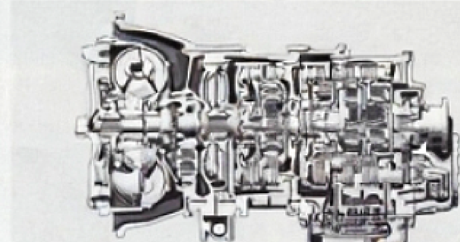
Eine optimale Leistungsübertragung ist nur dann möglich, wenn die Antriebskraft weitgehend verlustfrei, richtig abgestuft, wirtschaftlich und aggregateschonend auf den Boden kommt.
Alle Baumuster der Baureihe O 303 sind mit einem Synchrongetriebe ausgestattet.
6 Vorwärtsgänge, auf Leistung und Drehzahl der Motoren optimal abgestimmt, sind serienmäßig. Weniger Schaltvorgänge gewährleisten einen konstanten „sparsamen" Energiefluß.
Dadurch wird eine wirtschaftliche Fahrweise bei guter Beschleunigung und Steigfähigkeit möglich. Das Synchrongetriebe ist leicht und präzise zu schalten. Kurze Schaltwege und gute Abstufung gestalten das Fahren kostengünstig.
Durch die hydropneumatische Kupplungsbetätigung (für Motoren OM 422 und OM 422 A bei KHP, RHS und RHD) fällt das Kuppeln leicht.
Der Kupplungs-Verschleißausgleich funktioniert automatisch.
Die Mercedes-Benz Automatikgetriebe W 4 A 080 für Motor OM 421 bzw. W 4 A 110 für Motor OM 422 und OM 422 A können auf Sonderwunsch mit oder ohne Retarder geliefert werden. Sie bieten folgende Vorteile:

☐ Überhöhung des Drehmoments auf das 2,6fache, daher müheloses Anfahren auch an großen Steigungen.
☐ Schalten ohne Zugkraftunterbrechung.
☐ Sparsamer Verbrauch durch mechanische Wandlerüberbrückung und damit volle Übertragung der Motorbremskraft (Schonung der Betriebsbremse).





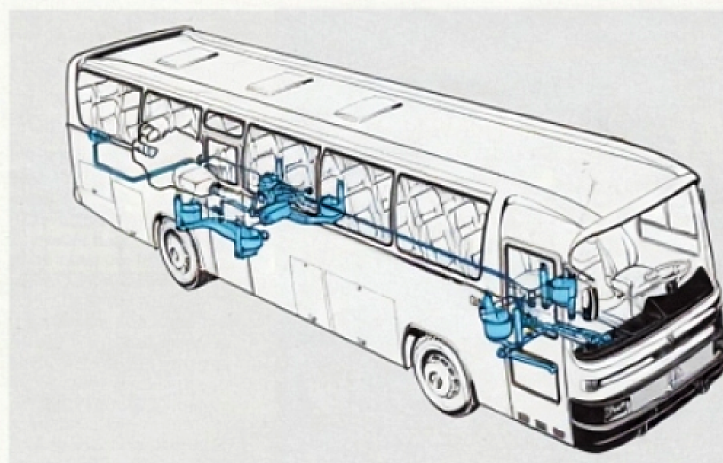
☐ Manuelle Eingriffsmöglichkeit in das Schaltprogramm mit Sicherheitsschaltgrenzen, welche eine Fehlbedienung völlig ausschließen.
☐ An- und Abschleppmöglichkeit durch eingebaute Sekundärpumpe.



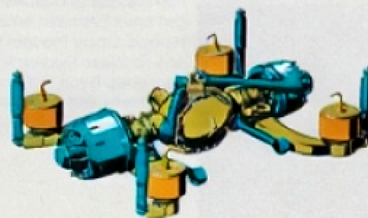
Die Getriebeautomatik schaltet präziser als der beste Fahrer. Sie garantiert so störungsfreien Betrieb und lange Lebensdauer der Antriebsaggregate.
Auch das letzte Glied in der Kraftübertragung weist keine Schwächen auf. Der O 303 hat eine spezielle Reisebusachse mit Hypoidverzahnung.

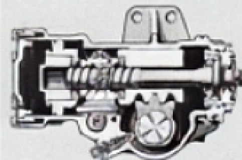
Diese Achsart gewährleistet eine geringe Geräuschentwicklung und eine lange Lebensdauer. Eine Vorschaltgruppe ist nicht erforderlich.
Für extreme Einsätze sind auch stärker untersetzte Achsen als Sonderausstattung lieferbar.

Perfekter Fahr- und Federungskomfort. Gutes Lenkverhalten.



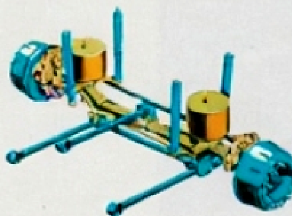
„Lassen Sie Ihre Kunden Mercedes fahren" ist für uns nicht nur ein Werbeslogan, sondern entspricht auch der konstruktiven Zielsetzung der Baureihe O 303. Mitentscheidend dafür ist Konstruktion und Bau des Fahrwerks.
Die Vorderachse wird durch Längs- und Querlenker geführt, das ermöglicht eine exakte Führung. Alle Verbindungsstellen zwischen Achsen und Aufbau sind wartungsfrei gummigelagert. Die Achsaufhängung ist unkompliziert, reparaturfreundlich und verschleißunanfällig im Vergleich zu anderen Konstruktionen. Die Federungselemente (Luftfederrollbälge und vier Stoßdämpfer) sind im unmittelbaren Achsbereich angeordnet. Das bewirkt eine geringe Seitenneigung und gutes Fahrverhalten. Sie begrenzen damit nicht den Radeinschlag, vielmehr wird ein großer Radeinschlagwinkel von 52 Grad möglich, das bedeutet: relativ kleiner Wendekreis und leichtes Manövrieren.
Die Hinterachse wird geführt von zwei Längslenkern und zwei Lenkern in Dreiecksanordnung. Vier Luftfederbälge, weit außen angeordnet, und vier Stoßdämpfer vermindern die Seitenneigung und garantieren gutes Fahrverhalten. Zusätzlich sind die Fernreisebusse mit einem Stabilisator an der Hinterachse ausgerüstet. Der Hochdeckerbus O 303 RHD hat Stabilisatoren an beiden Achsen. Dieser Federungskomfort erlaubt eine solide Straßenlage auch bei Fahrten durch enge Kurven.
Das Prinzip unserer Luftfederung gewährleistet gleichbleibende Federungsqualität bei jeder Belastung. Die Höhe des Wagenbodens bleibt konstant. Zur Niveauregulierung sind zwei gedämpfte Höhensteuerventile an der Hinterachse und ein Höhensteuerventil an der Vorderachse angeordnet. Die gesamte Luftfederung ist wartungsfrei und reparaturfreundlich. Das hat die Praxis tausendfach bewiesen.
Serienmäßig hat der O 303 die bewährte Mercedes-Benz Servolenkung. Ab 12-Reiher sind die Achsschenkelbolzen nadelgelagert. Die Übertragung von Stößen wird durch Lenkungsdämpfer an der Vorderachse vermieden.
Die solide Lenkungskonzeption bietet Sicherheit auch bei harten Belastungen und in allen Fahrsituationen am Lenkrad einen guten Kontakt zur Fahrbahn.





Exakt geführte und komfortabel gefederte Hinterachse.

Mercedes-Benz Servolenkung.



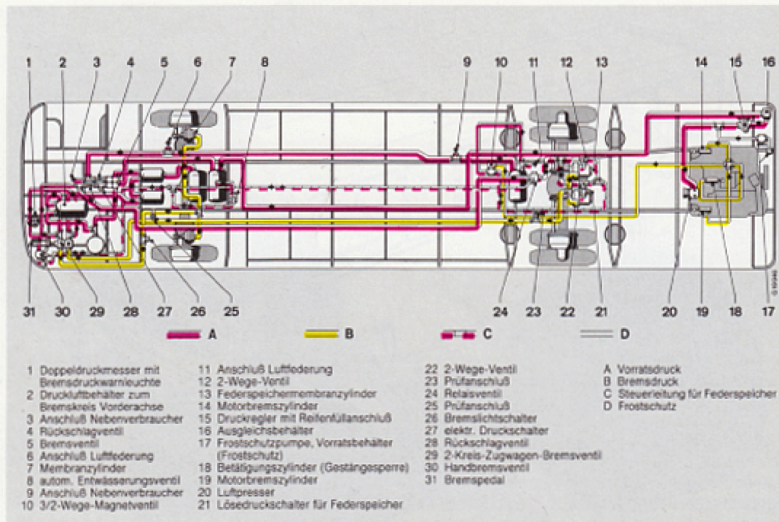


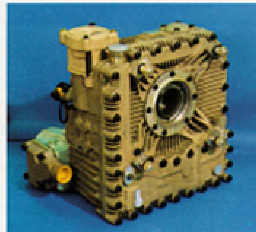
Die Vorderachse mit 4 Stoßdämpfern und Luftfederrollbälgen.

Die Nadellagerung der Achsschenkelbolzen an der Vorderachse.

Bremsen: für aktive Sicherheit.

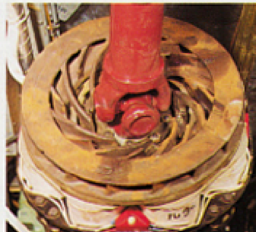
Besonders wichtig für die aktive Sicherheit von Omnibussen sind die Bremsen. Drei Systeme, die Zwei-Kreis-Betriebsbremsanlage, die Feststellbremse und die Motorbremse, sind unabhängig voneinander wirksam.
Die Zwei-Kreis-Betriebsbremsanlage arbeitet ausschließlich mit Druckluft. Dafür wurde die Druckluftverbundschaltung entwickelt. Diese technische Auslegung bietet die größte Sicherheit in jeder Fahrsituation und bei jeder Fahrgeschwindigkeit. Die sichelförmigen Bremsbeläge garantieren die physikalisch größtmögliche Bremsverzögerung und eine maximale Anpreßfläche bei jedem Abnutzungsgrad. Trommeln und Beläge werden geschont.
Die Feststellbremse ist eine Federspeicherbremsanlage mit Notlösevorrichtung für den Federspeicher.
Als Zusatzbremse ist eine druckluftbetätigte Motorbremse vorgesehen, die der Betriebsbremse vorgeschaltet ist. Sie ist abschaltbar und kann auch separat bedient werden.
Als Sonderausstattung steht ein Retarder (verschleißfreie Zusatzbremse) zur Verfügung.

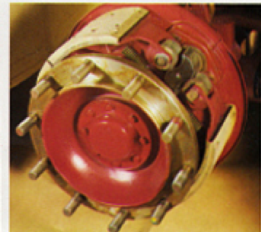




Diese Zusatzbremse entlastet die Betriebsbremse bis zu 70%. Sie übertrifft die Motorbremse an Verzögerungsleistung ebenso wie an Regelbarkeit und arbeitet völlig wartungs- und verschleißfrei. Vorteile: Ohne Betätigung der Betriebsbremse können bei mittlerem Gefälle hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, bei extremem Gefälle (z. B. Paßfahrten) ist eine hohe Bremsverzögerung bis in niedrige Geschwindigkeitsbereiche möglich. Die Lebensdauer der Betriebsbremse und die Fahrsicherheit werden also durch den Retarder wesentlich erhöht, der Bremsverschleiß gemindert und hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht.

Bei mechanischen Schaltgetrieben ist ein hydraulischer Retarder (Voith) oder der elektromagnetische (Telma) lieferbar (10-Reiher). Automatische Mercedes-Benz Getriebe können mit integriertem hydraulischem Retarder versehen werden.
Auf Wunsch läßt sich der Omnibus auch mit dem neuen Anti-Blockier-System (ABS) ausstatten.
ABS regelt die Bremskräfte, wenn ein oder mehrere Räder zu blockieren drohen, indem es die jeweils günstigste Dosierung des Bremsdruckes bestimmt und damit ein Blockieren verhindert. Es wirkt so, daß Fahrstabilität und Lenkvermögen beim Bremsen erhalten bleiben. Unser Prospekt „ABS Anti-Blockier-System für Mercedes-Benz Omnibusse" beschreibt dieses wertvolle System zur Sicherheit und Werterhaltung ausführlich.



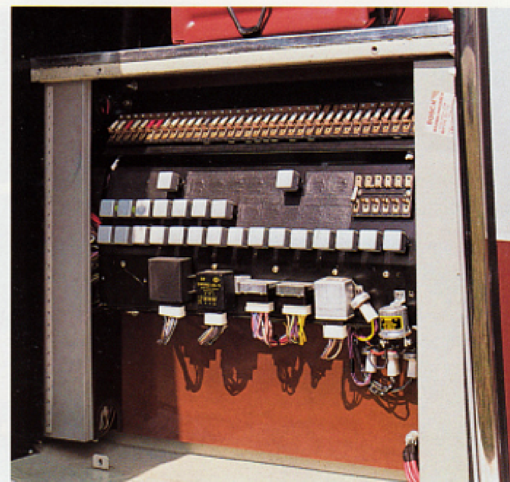


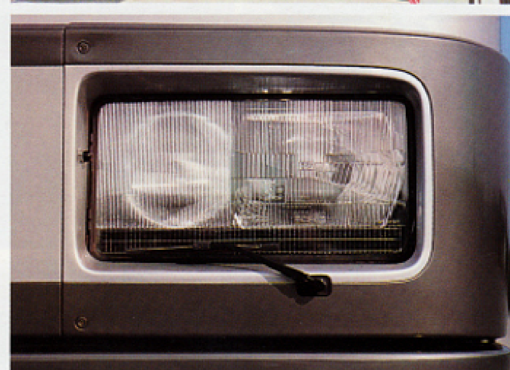




Übersichtlich und leicht zugänglich: die elektrische Anlage.

Von der Funktionssicherheit und einfachen Kontrolle der elektrischen Geräte hängt die Fahrsicherheit und die Fahrbereitschaft des O 303 ab. Deshalb wurde die Elektrik in einem zentralen, übersichtlichen Fach links neben dem Fahrer angebracht. Es ist bequem von außen zugänglich durch eine große Seitenwandklappe bzw. eine leicht abnehmbare Abdeckplatte hinter der Fahrertür. Eine Nebenschalttafel befindet sich hinten im Kofferraum. Überspannungssicherungen sind serienmäßig. Die Leitungen sind unterhalb des Fahrgastraumbodens in einem Isolierschlauch verlegt.
Anlasser: 5 kW.
Drehstromlichtmaschine: 95 A. Im Leerlaufbereich bereits relativ hohe Lichtmaschinenleistung. Auf Sonderwunsch stärkere Lichtmaschine.
Batterien:
2 Batterien 12 V/170 Ah, Anordnung hinten links auf Schlitten.
Leuchteinheit vorn:
Die neuen Scheinwerfer erreichen Lichtwerte wie bei unseren S-Klasse-Pkw. Nebellicht Halogen 24 V/70 W, Scheinwerfer: Halogen 24 V/70 W. Begrenzungsleuchten im Vorbau und Heck.







Die Scheibenwaschanlage ist mit einer zweistufigen Intervallschaltung und einem 10-l-Vorratsbehälter ausgestattet.
Elektronischer Drehzahlmesser mit Überdrehzahlkontakt.
Bremsbelagverschleißanzeige.
Blinker mit automatischer Rückstellung. Warnblinkschalter mit Suchbeleuchtung.
Armaturenbeleuchtung stufenlos regelbar. Druckschalter mit Suchbeleuchtung.
In einem zentralen Elektrofach sind Sicherungen, Relais, Anschlüsse sowie elektrische Steuer- und Regelgeräte untergebracht. Leitungsanschlüsse sind farbig gekennzeichnet, mit lötfreien Verbindungen und Steckern befestigt sowie teilweise in Mehrfachsteckern zusammengefaßt.
Die Leuchteinheit hinten ist mit tiefen Rippen ausgestattet. Auch bei Verschmutzung wird dadurch noch genügend Licht erreicht.
In die Einheit integriert sind: Fahrtrichtungsanzeiger, Bremslichter, Schlußlichter, Nebelschlußlicht, Rückfahrscheinwerfer.

Wartungsfreundlichkeit als Voraussetzung für Werterhaltung.

Wartungsfreundlichkeit ist eine der Voraussetzungen für die Werterhaltung des O 303. Alle wichtigen Bauteile, Aggregate und Wartungsstellen sind durch große Klappen von außen zugänglich. Routinekontrollen, tägliche Wartungsarbeiten und eventuelle Störungen können leicht durchgeführt bzw. erkannt und behoben werden. Motor, Getriebe und Hinterachse sind außerdem für größere Wartungsarbeiten durch Klappen im Fußboden von innen erreichbar. Eine Wartungsklappe für Druckluftverschraubungen, Kraftstoffgeber, Schaltrohrführung und Gelenk liegt im vorderen Wagenteil.
Übrigens: Glatte Außenflächen und bündig abschließende Türen eignen sich hervorragend für jede gewünschte Außenbeschriftung. Der O 303 kann wegen seiner gradflächigen Konstruktion ohne Schwierigkeiten maschinell gewaschen werden.
Zur leichten Kontrolle und Wartung werden die Batterien auf einem Schlitten herausgezogen.





So wichtig wie die Technik: Betreuungsleistungen rund um den Omnibus.

Das Fahrzeug allein – und sei es noch so gut – ist nur ein Teil einer wirtschaftlich optimalen Gesamtlösung. Mercedes-Benz unterstützt Busunternehmer mit einer Reihe von Betreuungsleistungen, die als wesentlicher Beitrag zu einem besseren Betriebsergebnis genutzt werden können. Vor dem Kauf, beim Kauf, nach dem Kauf und immer, wenn Rat und Tat gefragt sind. Unsere Omnibus-Beauftragten beraten nicht nur bei der richtigen Fahrzeugauswahl. In fast allen Fällen kann eine maßgeschneiderte, günstige Finanzierungslösung gefunden werden – auch durch Leasing. Das Mercedes-Benz Kundendienstnetz umfaßt weltweit über 5000 gut ausgerüstete Service-Stationen, davon mehr als 1200 in der Bundesrepublik Deutschland und West-Berlin. In allen großen Städten wurden Omnibus-Spezialwerkstätten eingerichtet. Das fachliche Können und die Erfahrung der Daimler-Benz Mitarbeiter, ein gut organisierter Arbeitsablauf, große Ersatzteillager und der Notdienst – bis 22.00 Uhr – sorgen für eine schnelle, kulante Auftragsabwicklung. Sollte wirklich einmal etwas fehlen, bringt es der Ersatzteile-Expreßdienst. Und wenn es darum geht, einen gebrauchten Omnibus abzugeben oder anzuschaffen, ist auch dafür eine gute Lösung vorgesehen: das Omnibus-Gebrauchtwagen-Centrum der Daimler-Benz AG. Als Nr. 1 im Omnibus-Gebrauchtfahrzeug-Bereich in Europa nimmt es praktisch jeden gebrauchten Omnibus – auch Fremdfabrikate – zum fairen Marktpreis herein und verkauft sie in einwandfreiem Zustand. Die Transportberatung von Mercedes-Benz bietet individuelle Beratung: u. a. eine sichere Kostenkalkulation, ein System zur monatlichen Kosten- und Leistungskontrolle sowie die Bestimmung des wirtschaftlich besten Zeitpunktes, an dem der Omnibus durch einen neuen zu ersetzen ist.



Fachkundige Beratung ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Omnibus-Beauftragten.



Eine von über 5000 Kundendienst-Stationen.



Mit dem Omnibus-Leasing von Mercedes-Benz ist schon manches Finanzierungsproblem gelöst worden.



OGC – Europas größtes Omnibus-Gebrauchtwagen-Centrum.



Mercedes-Benz gibt mit seiner Transportberatung dem Kunden die Sicherheit, seine Beförderungsaufgaben in jeder Beziehung wirtschaftlich zu lösen.



Qualifizierte Kundendienstmitarbeiter sorgen für fachlich einwandfreie Wartung und schnelle Reparaturen.

Das Mercedes-Benz Druckschriftensystem für Omnibusse besteht aus mehreren Bausteinen.

Benötigen Sie für Ihre Kaufentscheidung weitere Informationsschriften, so bitten wir Sie, sich an Ihren Mercedes-Benz Omnibus-Beauftragten zu wenden.

Diese Broschüre halten Sie jetzt in Händen:

	DIE PROGRAMMÜBERSICHT O 303.
	ARGUMENTE FÜR O 303 OMNIBUSSE.
■	DIE TECHNIK DER BAUREIHE O 303.
	KORROSIONSDAUERSCHUTZ DER BAUREIHE O 303.
	DIE SONDERAUSSTATTUNGEN FÜR O 303 OMNIBUSSE.
	ANTI-BLOCKIER-SYSTEM FÜR MERCEDES-BENZ OMNIBUSSE.
	EINZELTYPEN-BROSCHÜRE

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.
Die Angaben in diesem Prospekt sind als annähernd zu betrachten.
Die Abbildungen können auch Sonderausstattungen enthalten, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.



Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertuerkheim WAM 6706 · 0370 · 00–00/1282 Printed in Federal Republic of Germany / Imprimé en République fédérale d'Allemagne